



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

**Problemática ambiental y de adquisición predial en la Concesión Vía Perimetral del
Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014**

Elaborado por

Rocío García Pacheco

Universidad Santo Tomás

División de Ingenierías

Especialización en Gestión Territorial y Avalúos

Bogotá, 2020

**Problemática ambiental y de adquisición predial en la Concesión Vía Perimetral del
Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014**

**Elaborado por
Rocío García Pacheco**

**Trabajo de grado para optar el título de especialización en Gestión Territorial y
Avalúos**

**Directora:
Dra. María Magdalena Ballesteros Morales**

**Universidad Santo Tomás
División de Ingenierías
Especialización en Gestión Territorial y Avalúos
Bogotá, 2020**

Nota de aceptación

Firma Director:

Firma jurado:

Bogotá D.C. 2020

Índice de Contenido

INTRODUCCIÓN.....	7
1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	9
1.1 ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA A RESOLVER.....	9
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	11
2 OBJETIVOS.....	12
2.1 OBJETIVO GENERAL.....	12
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	12
3 JUSTIFICACIÓN.....	13
4 METODOLOGÍA.....	17
5 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	19
6 MARCO REFERENCIAL.....	21
6.1 MARCO TEÓRICO.....	21
6.1.1 ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP).....	21
6.2 MARCO CONCEPTUAL.....	23
6.3 MARCO LEGAL.....	25
7 CASO DE ESTUDIO.....	31
7.1 DESCRIPCIÓN DEL AREA DE ESTUDIO.....	32
7.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE LA CALERA.....	34
7.2 TOPOGRAFÍA DEL MUNICIPIO.....	34
7.2.1 CLIMA.....	35
7.2.1 PERFIL ECONÓMICO.....	35
7.2.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE CHOACHÍ.....	36
7.2.4 CLIMA.....	36
7.2.5 TOPOGRAFÍA.....	36
7.3 CLASIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO EN EL MUNICIPIO SEGÚN LEY 388 DE 1997o.....	37
7.3.1 EL SUELO DE EXPANSIÓN URBANA.....	38
7.3.2 EL SUELO RURAL.....	38
7.3.4 EL SUELO DE PROTECCIÓN.....	38
7.4 CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA.....	39
7.5 PRINCIPAL PUNTO DE AFECTACIÓN.....	40

7.6 ESTADO DE LA OBRA EN LAS UF 4 Y 5	41
SITUACIÓN DEL PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL	45
8.1 PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL	40
8.2 POSIBLES RIESGOS RELACIONADOS CON LA ADQUISICIÓN PREDIAL....	50
8.3 LA PROBLEMÁTICA CON EL AGUA.....	51
CONCLUSIONES.....	52

LISTA DE FIGURAS

<u>Figura 1 Presentación del proceso metodológico</u>	20
<u>Figura 2 Trazado del Corredor Perimetral de Oriente</u>	21
<u>Figura 3 Mapa del trazado actual Perimetral de Oriente</u>	40
<u>Figura 4 Variante municipio de Choachí</u>	43
<u>Figura 5 Mapa alternativas para sortear el casco urbano del municipio de Choachí</u>	44
<u>Figura 6 Zona de afectación municipio de Choachí</u>	45

Lista de tablas

<u>Tabla 1 Veredas que se afectan el municipio de La Calera</u>	355
<u>Tabla 2 Veredas que se afectan el municipio de choachi</u>	357
<u>Tabla 3 Descripción de las obras a realizar</u>	41
<u>Tabla 4 Descripción de las principales obligaciones de la Firma Concesionaria</u>	46
<u>Tabla 5 descripción de los antecedentes contractuales</u>	47
<u>Tabla 6 Informe de la gestión predial a noviembre 2019</u>	48
<u>Tabla 7 Disposición predial unidades funcionales</u>	49
<u>Tabla 8 Títulos prediales otorgados hasta la fecha</u>	50

RESUMEN

Este trabajo monográfico diserta sobre la situación de la Concesión Asociación Público Privada (APP) Corredor Perimetral de Oriente (CPO) principalmente sobre cómo se encuentra el estado actual de adquisición predial y los problemas que han surgido en torno a la posible afectación que la obra puede causar en términos ecológico e hídricos principalmente en las Unidades Funcionales (UF) 4 y 5, lo cual podría devenir en la suspensión definitiva de la obra en el caso más grave o la obligación de la firma a presentar un nuevo trazado con los consecuentes sobre costos que esto implicaría.

INTRODUCCIÓN

En este trabajo se pretende en un comienzo realizar la descripción general del proyecto Corredor Perimetral de Oriente (CPO), desde sus orígenes hasta indicar como está de avanzada la obra en la actualidad.

Entonces, en el marco referencial se hace una descripción teórica sobre el concepto de Asociación Público Privada (APP) su origen histórico, los distintos tipos de APP existentes, la manera como estos se articulan con el Estado y cuál es el papel de los mismos en el desarrollo de la infraestructura de un país, principalmente en el sector vial.

Posteriormente, en el apartado del marco legal se centra en el ámbito jurídico, se hace una descripción de la normatividad que regula las APP en el país y cuáles son las normas que rigen el contrato del Corredor Perimetral de Oriente en la actualidad.

Acto seguido, se hace una descripción de la obra desde un punto de vista cartográfico con el fin de ubicar al lector en el contexto de la misma, para posteriormente, entrar a describir el estado actual de la adquisición predial en las Unidades Funcionales 4 y 5 y los conflictos ambientales que se han suscitado alrededor de las mismas.

Posteriormente se presenta una descripción desde el ámbito, económico, social, histórico y ambiental de los municipios con el fin de hacer un perfil de los mismos para caracterizar las zonas que son intervenidas en las Unidades Funcionales 4 y 5.

Así pues, se realiza una revisión general en el proceso de adquisición predial en general, pero haciendo especial énfasis en las Unidades Funcionales 4 y 5 identificando los principales trazados que son fuente de malestar entre la comunidad y la firma concesionaria.

Finalmente, se presentan una serie de conclusiones que tratan de dilucidar cuál es la problemática ambiental y de adquisición predial, los diferentes niveles de responsabilidad que comparten tanto la firma concesionaria y las entidades gubernamentales.

1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA A RESOLVER

En el departamento de Cundinamarca se está adelantando la Concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca, uno de los primeros proyectos 4G del país la cual tiene está dividida en tres etapas para su desarrollo, por un lado, la etapa (I) la pre operativa, quien a su vez se subdivide en dos fases: la fase de *pre construcción* la cual debe tener una duración de 360 días según lo proyectado y la fase de construcción con una proyección de 1080 días (pág. 45 del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 002 del 08 sep. 2014); la etapa (II) de *operación y mantenimiento* (pág. 149 del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 002 del 08 sep. 2014) y la etapa (III) llamada etapa de *reversión* una vez firmado el acuerdo de contratación ((pág. 144 del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 002 del 08 sep. 2014), no obstante, a la fecha se presentan retrasos de varios meses debido a varios factores que han surgido a lo largo del desarrollo de las obras y que pudieron preverse previamente.

Por ejemplo, en una parte del trazado de la obra se encuentran nacimientos de agua y zonas geológicamente inestables, razón por la cual a la fecha dos de los tramos más importantes y que representan el 60% del total de la inversión se encuentran suspendidos.

Ante este panorama, la firma responsable sostiene que el tema de los nacimientos de agua no es de su competencia, sino de la estructuración, es decir que según esto la responsable sería la Agencia nacional de Infraestructura (ANI) quien suscribió un convenio con el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE) con el fin de estructurar la concesión, para lo cual esta institución contrato a la firma Euroestudios en el año de 2012.

A la fecha el horizonte es bastante incierto frente al futuro de este importante proyecto para el país, ciertamente, es necesario identificar cual es la forma como se estructuran las concesiones en el país, el marco legal bajo el que se regulan y como estos afectan en términos de sobrecostos la implementación de APP en el sector vial, razón por la cual surge la pregunta que orienta esta investigación.

1.2 Formulación del problema

¿Cuál es la problemática existente actualmente en la Concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014?

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Identificar cual es la problemática ambiental y de adquisición predial en la Concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014.

2.2 Objetivos específicos

- ✓ conocer el estado actual proceso de adquisición predial por la concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014.
- ✓ Determinar el uso de los suelos y su determinación económica en los predios requeridos.
- ✓ Identificar los posibles impactos ambientales de la obra.

3 JUSTIFICACIÓN

En el documento de la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL) (2004) titulado “Concesiones Viales en América Latina (...)” se sugiere prestar atención a una serie de factores con el fin de estimular las concesiones viales, entre las que se encuentran las siguientes:

En primer lugar, tener una política clara de concesiones basada en las ventajas que esta tiene para los estados, también y muy importante, es hacer una plena identificación de las vías concesionables, lo cual es de vital importancia para identificar el potencial concesionable de un país. Ofrecer garantías suficientes para los inversionistas, con lo cual se espera que haya una adecuada distribución de los riesgos entre el estado y el concesionario.

Ahora bien, la forma como se ha venido gestionando la contratación de las vías de cuarta generación, es bajo el esquema de Asociación Público-Privada, lo que trae como novedad que la mayoría de los riesgos se están transfiriendo a los privados (Vélez, 2018). Si bien esto es positivo para el sector público, la importancia de las APP para el desarrollo de la infraestructura vial del país es de vital importancia.

Frente a lo anteriormente expuesto, es importante contar las condiciones óptimas para hacer procesos de concesión en el modelo APP tal como lo propone el citado documento de la CEPAL, a lo que sería necesario sumar las condiciones normativas vigentes, para lo cual, este trabajo se encarga de hacer una revisión del caso de la concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca, desde el punto de vista de la gestión territorial y de las variables que se desprenden del mismo, como la política de concesiones, el marco de referencia de la contratación de la obra pública las normas que rigen las concesiones de

infraestructura (ley 115 de 1993), los usos del suelo y su utilidad económica, la valoración de los predios entre otros.

En la Constitución Política de Colombia (1991) se plasma de manera precisa un articulado en materia ambiental. Esto es así puesto que en el capítulo 3 se trata de los derechos colectivos y del ambiente y en el capítulo 4 habla de la protección y aplicación de estos derechos.

Con la ley 99 de 1993 (Senado de la República de Colombia) se crea el Ministerio del Medio Ambiente y la Organización del Sistema Nacional Ambiental. Esta se considera una de las leyes fundamentales en Colombia, ya que adicionalmente a la creación del ministerio del medio ambiente, pues se ordena el sector público encargado de la conservación del medio ambiente y los recursos naturales.

Ahora bien, la ley 99 de 1993 en el título octavo versa sobre las licencias ambientales no obstante este ha tenido varias modificaciones como el decreto 1753 de 1994, decreto 1718 de 2002, decreto 1180 de 2003, decreto 1220 de 2005, decreto 2820 de 2010 y decreto 2041 de 2014, puntualmente, en el artículo 3573 del 2011 se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales¹ (ANLA) esta es la agencia que regula que los permisos otorgados cumplan con la normativa ambiental y además contribuya al desarrollo sostenible del país.

Así pues, las licencias ambientales son otorgadas por autoridades regionales como las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), el Ministerio del Medio Ambiente entre otros. Entonces, para que una licencia ambiental pueda ser otorgada de cumplir con los siguientes requisitos; por un lado debe existir un estudio de impacto ambiental, un formulario

¹ Una Licencia Ambiental es una autorización que se le otorga a una persona natural o jurídica por parte de una actividad ambiental para la ejecución de una obra que pueda producir de tener los recursos naturales renovables o no renovables

único que contenga el nombre o razón social, costo descripción del mismo, además se deben tener planos que soporten la intervención del proyecto es decir un plan de acción. Así mismo, se debe llevar a cabo una socialización del proyecto con las comunidades, en otro paso de debe tener un estudio ambiental con alguna de las firmas consultoras, en otro punto se debe presentar un informe definitivo del ministerio del medio ambiente y la protección social.

Ley 143 de 1994 mecanismo por el cual se crean las veedurías ciudadanas y mecanismos de participación sobre el uso de los recursos públicos y paralelamente la Ley 373 de 1997 (Congreso de la Republica de Colombia) establece programas para el uso eficiente del agua y la preservación de los recursos hídricos, programas que deben ser creados por las CAR. Paralelamente, se establecen programas para el uso racional y eficiente del recurso hídrico, esto está dirigido principalmente a las empresas prestadoras de servicios públicos.

Ley 472 de 1998 (Congreso de la Republica de Colombia) consagra las acciones populares y de grupo frente a la vulneración de derechos frente al ambiente sano, adicionalmente, tienen carácter preventivo, restrictivo e indemnizatorio, los cuales son medio procesales que protegen derechos como el ambiente, sano, protección del espacio público, el patrimonio público, el patrimonio cultural entre otros derechos colectivos.

Por otra parte, aunque en menor escala se ha estudiado en este documento la situación actual de la gestión predial de las 5 unidades funcionales que conforman el proyecto, y que de uno u otra manera han impactado al cumplimiento de los plazos contractuales estipulados en el contrato de concesión número 002 del 08 de septiembre de 2014 y fundamentado en las obligaciones estipuladas en el Apéndice Técnico 7, al igual que todos los procedimientos a seguir con la Gestión predial y los cuales al no cumplirse repercuten en demoras materializadas en la ejecución de las obras del proyecto, o en su efecto en predios adquiridos

con indebidos procedimientos estipulados el régimen especial creado en el ámbito jurídico que regula las APP y cual se estudiará en el segundo capítulo de este documento.

Valga hacer una aclaración en este documento, que la dificultades en desarrollo de proyectos de infraestructura vial, no es exclusiva de esta obra, pues en el país hay varios proyectos que se encuentra en similar situación. Así pues, para el año 2019, se encontraban 29 proyectos de infraestructura vial de cuarta generación, de los cuales apenas 6 han desarrollado más el 50% de la obra, es evidente que existe un retraso generalizado en la las obras de la cuarta generación (El Colombiano, 2019).

4 METODOLOGÍA

Este estudio se estructura desde un enfoque combinado, puesto que la revisión de la normatividad con respecto a las construcciones viales y específicamente a las que se refieren a Asociaciones Publico Privadas (APP), de lo cual se define una valoración acerca de la mejor opción, puntualmente para la concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014.

Frente a los núcleos del trabajo se destacan los siguientes:

- ✓ **Núcleo urbanístico:** Identificación del uso del suelo según Plan Básico de ordenamiento Territorial (PBOT) o el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), según aplique.
- ✓ **Núcleo técnico:** reconocimiento de los predios afectados, de los polígonos afectados para el cálculo en el marco de la ley 1228, decreto 2976
- ✓ **Identificación de impactos:** con respecto a los predios y a los habitantes y la problemática ambiental,

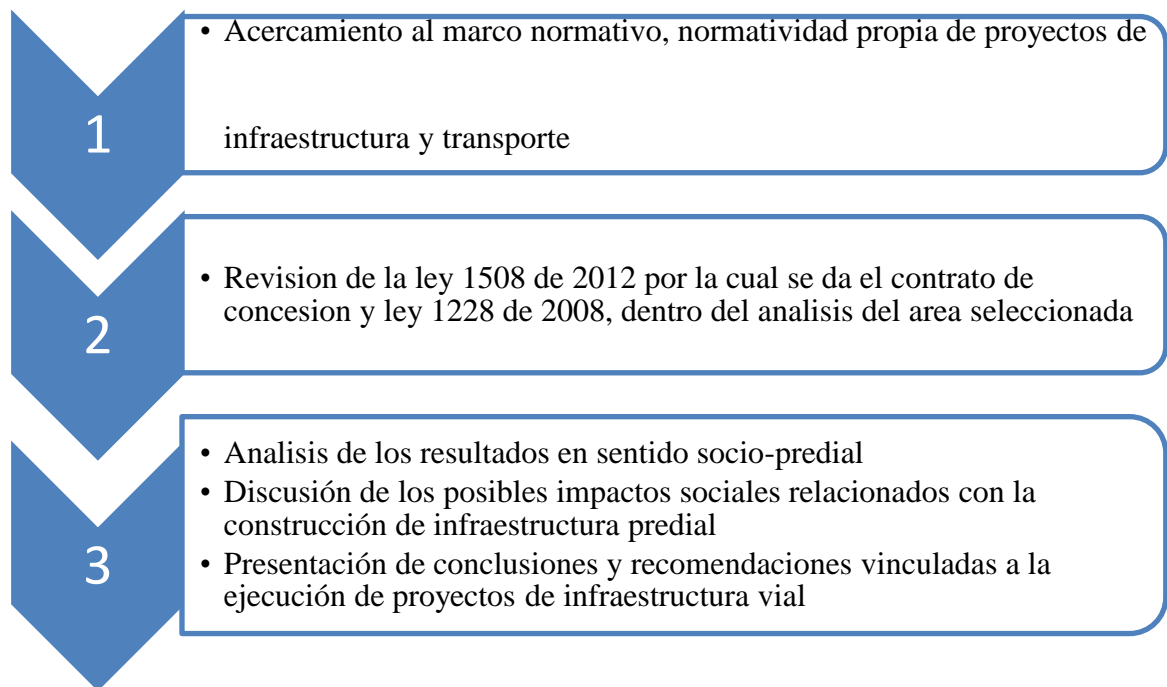


Figura 1, Presentación del proceso metodológico. Fuente: Elaboración propia

5 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El caso de estudio es la Concesión Perimetral de Oriente de Cundinamarca que atraviesa los municipios de Cáqueza, Choachí, La Calera, Sopo, Guasca, Sesquilé, La Calera y la vereda de Salitre y Patios y límites de Bogotá. Proyecto que inicia en el municipio de Sopo a 3,5 kilómetros de la actual doble calzada, Briceño- Tunja, Sogamoso, que finaliza en el municipio de Cáqueza conectando la vía Bogotá- Villavicencio.

La intervención está planteada en el tramo Sopo- Salitre, el mejoramiento ampliación y rectificación de curvas y rehabilitación pavimentos y andenes en casco urbano en el municipio de Sopo, entre Salitre y Guasca (11 Km) rehabilitación, entre Guasca y Sesquilé (27,3 Km) rehabilitación. El objetivo fundamental de esta obra se centra en fortalecer el corredor vial y alternativa de movilidad para los usuarios de los municipios que lo integran, en total se presupuestaban 153 kilómetros intervenidos, con lo que se espera hacer más corto el tiempo de recorrido hasta Villavicencio en dos horas para lograr así una mejor conectividad entre el oriente y el centro del país.

Este trabajo cobra relevancia en la medida en que en las zonas en las cuales se desarrollan las obras presentan una gran diversidad de usos del suelo, además de que se encuentra el nacimiento de fuentes hídricas lo cual, ciertamente, ha sido un factor determinante en los retrasos que han sufrido las obras, a tal punto que a la fecha la obra se encuentra paralizada.



Figura 2, Trazado de la concesión perimetral de oriente. Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

6 MARCO REFERENCIAL

6.1 MARCO TEÓRICO

6.1.1 ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP)

En este apartado se hace un acercamiento al concepto de Asociaciones Público Privadas (APP), desde una definición conceptual más que un acercamiento histórico al mismo, esto con el fin de tener claridad con respecto a un concepto que es clave en este trabajo monográfico pues el origen de la misma y se cimienta en la revisión de la ejecución de un proyecto de esta naturaleza.

Ciertamente, es un hecho que las APP traen beneficios para las administraciones que deciden optar por este modelo, pues de estas se desprenden asociaciones benéficas tanto para el Estado como para el sector privado, además permite la conveniencia de intereses mutuos entre el sector público y privado. Ahora bien, las APP presentan ciertas ventajas como se evidencia, esto se debe en parte a sus características, pues siguiendo a Orellana (2010) las APP son:

Una asociación, es decir, la conjunción de capitales públicos y privados para el desarrollo de un fin común. En este sentido, la asociación público privada no es ni una privatización exclusivamente ni tampoco una concesión. La asociación público privada es la creación de un vehículo o de un proyecto, en conjunto, entre un órgano público y un sujeto privado, mediante aportes mutuamente acordados (p.102).

Esto indica que las APP son posibles en la medida en que existe una diferenciación al interior del Estado, que facilita la asociación de este con sectores que no hacen parte del mismo, con en el caso de las organizaciones de naturaleza privada, en la medida en que siguiendo los postulados weberianos el Estado es una organización jerárquica, y en este sentido, este gobierna a la sociedad civil, mas no necesita de su aprobación para gobernar.

Asimismo, Berrone *et al* (2018) concuerdan en que las APP son “proyectos que combinan la construcción y el mantenimiento de una infraestructura con la operación de algún servicio público utilizando dicha infraestructura” (p.14) no obstante, estos autores aclaran con respecto a las APP, que estos proyectos tienen una duración moderada aunque en ocasiones pueden tener una permanencia de varias décadas en las que el sector publico contrata con consorcios privados para que estos asuman ciertas responsabilidades, no obstante hacen una distinción con respecto a las APP en el sentido en que estas difieren de una privatización como tal, precisamente dado su carácter temporal.

En el contexto nacional Londoño (2014), hace hincapié en que el país ha tenido como tradición un extenso historial de ineficiencia y despilfarro en la administración de los recursos públicos, a pesar de que la ley 1278 de 2012 es un importante avance en la solución de estos problemas, pues esta ley admite una mayor participación privada en contrataciones estatales, además, provee mecanismos de transferencia de riesgos y mecanismos de pago en cuanto a la disponibilidad de nivel de servicio o infraestructura.

6.2 MARCO CONCEPTUAL

En este apartado se hace mención de conceptos que van apareciendo a lo largo del documento y que seguramente no son de dominio del público general y que por tanto es pertinente aclarar, paralelamente, al ser conceptos que se van a tratar en el desarrollo de documento su aclaración muestra su misma pertinencia, para lo cual se recurre a las definiciones dadas en por el Instituto Colombiano Agustín Codazzi (IGAC) en la resolución 70 del 2011 y contrato de concesión bajo esquema de APP No. 002 del 08 de septiembre de 2014).

Destinación económica de los predios. Es la clasificación para fines estadísticos que se da a cada inmueble en su conjunto – terreno, construcciones o edificaciones-, en el momento de la identificación predial de conformidad con la actividad predominante que en él se desarrolle.

Unidad funcional: Se refiere a cada una de las divisiones del Proyecto tal como se presentan en la Parte Especial, que corresponden -cada una- a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá funcionar y operar de forma individual cumpliendo con lo establecido en el Apéndice Técnico 4. (pág. 40 del contrato de concesión bajo esquema de APP No. 002 del 08 de septiembre de 2014).

Norma de uso del suelo. Es la indicación normativa sobre la actividad que se puede desarrollar en un determinado espacio geográfico de conformidad con lo planificado y reglamentado por la respectiva autoridad de la unidad orgánica catastral. Se constituye en una variable del estudio de zonas homogéneas físicas para la determinación de valores unitarios del terreno.

Uso actual del suelo. Es la actividad que se desarrolla en un determinado espacio geográfico, en el momento de la elaboración del estudio de zonas homogéneas físicas.

Tipología de las construcciones y/o edificaciones. Son las características de diseño y constructivas especiales de las construcciones y/o edificaciones. La tipología de las construcciones y/o edificaciones aplicables a nivel nacional, será la que establezca el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi”.

Uso de las construcciones y/o edificaciones. Es la actividad que se desarrolla en una unidad de construcción. **Unidad de construcción.** Es cada conjunto de materiales consolidados dentro de un predio que tiene unas características específicas en cuanto a elementos constitutivos físicos y usos de la misma.

Áreas homogéneas de tierras con fines catastrales. Son espacios de la superficie terrestre que presentan características y/o cualidades similares en cuanto a las condiciones del clima, relieve, material litológico o depósitos superficiales y de suelos, que expresan la capacidad productiva de las tierras, la cual se indica mediante un valor numérico denominado Valor Potencial (VP). 10 continuaciones de la Resolución 0070 del 4 de Febrero de 2011, por la cual se reglamenta técnicamente la formación catastral, la actualización de la formación catastral y la conservación catastral.

Zonas homogéneas físicas. Son espacios geográficos con características similares en cuanto a vías, topografía, servicios públicos, uso actual del suelo, norma de uso del suelo, tipificación de las construcciones y/o edificaciones, áreas homogéneas de tierra, disponibilidad de aguas superficiales permanentes u otras variables que permitan diferenciar estas áreas de las adyacentes.

Zonas homogéneas geoeconómicas. Son los espacios geográficos determinados a partir de Zonas Homogéneas Físicas con valores unitarios similares en cuanto a su precio, según las condiciones del mercado inmobiliario.

Impacto ambiental. Según el Ministerio del Medio Ambiente (Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, 2011) se establecen posibles impactos que pueden tener las obras de infraestructura vial en el país. Así pues, en lo que respecta al elemento ambiental e impacto ambiental, está por ejemplo el agua superficial, se pueden producir cambios en la calidad del agua, alteraciones en la capacidad de transporte de agua y alteración del cauce, adicionalmente se pueden producir cambios en las aguas subterráneas, en el suelo y en el paisaje.

Planes de ordenamiento territorial: los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) tienen su origen en la constitución nacional de 1991 y tienen la finalidad de dar autonomía a los municipios sobre los usos del suelo en los mismos, de acuerdo las necesidades de su población y de la vocación de los suelos.

6.3 MARCO LEGAL

En este apartado se hace una revisión a la normatividad directamente relacionada con la construcción de infraestructura en el país y principalmente la que está asociada con la construcción de infraestructura vial y especialmente en el modelo de APP.

En primera instancia es preciso remitirse a la ley 80 de 1993 con la cual se establecieron las normas por medio de las cuales los particulares pueden hacer parte de la ejecución de obras públicas y también en la prestación de servicios públicos, lo que se hace

explícito en el artículo 32 en que el que se establecen los términos de contratación, consultoría, concesión, contrato de obra, prestación de servicios y las APP (Londoño, 2014).

Análogamente, en la ley 99 de 1993 en el artículo 49, se estableció la obligación de obtener licencias ambientales por parte de empresas que pretendan hacer obras de infraestructura de alto impacto, creación de industrias o actividades que puedan causar graves afectaciones al medio ambiente, o afectar severamente el paisaje.

De otra parte se encuentra la ley 1228 del año 2008 (Congreso de la Republica) por medio de la cual se le permite al gobierno nacional conservar las fajas de retiro obligatorio² en torno a las vías de primer, segundo y tercer orden situadas a lo largo de la geografía nacional (Ballesteros, Cardona, Ocampo y Vega, 2019).

Esto básicamente significa que, tanto personas naturales como jurídicas deben acatar el metraje que se define en esta ley, con el fin de que se generen las menores afectaciones posibles cuando se realicen obras de ampliación o mejoramiento vial. Asimismo, se establece que las administraciones municipales no expedirán licencias de construcción dentro de las zonas de reserva sobre la jurisdicción de su municipio en las vías nacionales, de igual manera deben preservar la integridad de las zonas de reserva.

Posteriormente, en el año 2011 en la presidencia de Juan Manuel Santos se crea la ley 1444 la cual le da facultades para modificar la estructura de la administración pública; así este le concede en el primer párrafo del artículo 12 de dicha ley todo lo concerniente a la ley 99 del 93 serán funciones del Ministerio del Medio Ambiente, análogamente, mediante el

² Estas son zonas de reserva o exclusión para carreteras en las que se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o mejora

decreto 3573 del 2011 se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales Nacional (ANLA)³ (Ballesteros, Cardona, Ocampo y Vega, 2019).

Algunas de las instituciones que pueden otorgar licencias ambientales son las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), el ministerio del medio ambiente, algunos municipios y distritos especiales. Ahora bien, para que se pueda entregar una licencia ambiental se deben cumplir los siguientes requisitos; tener un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), Formulario Único de Licencias Ambientales (FULA) y planos que soporten el ordenamiento geográfico.

El proceso para que se otorgue la licencia empieza por (1) sacar un certificado de intersección y se presentan los términos de referencia, es decir la línea base del proyecto (2) posteriormente se lleva a cabo el proceso de socialización con las comunidades (3) a continuación se lleva a cabo el estudio ambiental con alguna de las firmas consultoras y se presenta el borrador (4) luego se presenta el estudio definitivo al Ministerio de la Protección Social donde se realiza la revisión (5) se presentan las pólizas obtención de plan de manejo ambiental y se paga la tasa del 1x 1000 del costo del proyecto (6) finalmente se emite el permiso ambiental que es firmado por el ministro.

Ciertamente, es preciso mencionar que existen tres tipos de licencias ambientales; (1) por un lado se encuentra la *licencia ambiental ordinaria* (2) en esta se establecen los requisitos, condiciones y obligaciones que el beneficiario de la licencia ambiental debe cumplir (2) por otro lado se encuentra la *licencia ambiental única*, que es entregada por la

³ Este es un momento en el que el gobierno exponía su plan para incrementar el crecimiento económico del país por medio de un modelo de economía extractivista, plasmado en *las locomotoras del desarrollo*, que eran cinco, *infraestructura, agricultura, vivienda, minería, e innovación*, en este escenario, la función de la ANLA es generar un equilibrio entre el desarrollo y el medio ambiente, labor compleja, puesto que en materia ambiental existen controversias entre los intereses de las empresas y las de los habitantes de los territorios, las organizaciones ambientalistas el Estado.

autoridad ambiental competente, esta incluye los permisos, concesiones y autorizaciones necesarias para la realización del proyecto y (3) finalmente se encuentra la *licencia ambiental global* la cual es competencia exclusiva del Ministerio del Medio Ambiente y Protección Social en la que se autorizan todas las obras y actividades relacionadas con explotaciones petroleras y de gas (Roa Peña, J, Sabogal, E y Rubio, F 2017).

Paralelamente, las APP se encuentran perfectamente reguladas en la ley 1508 del 2012 (Congreso de la República). En Esta ley se establece que las APP son una asociación del sector público con el privado con el fin de incentivar la inversión de capital privado, para hacer uso óptimo de los recursos públicos para desarrollar infraestructura pública en lo que concierne a la construcción como a la prestación de servicios públicos.

En este punto es preciso hacer una distinción con respecto a lo que se plantea en la ley 1508 de 2008 pues esta traza formas de procedimientos de elección distintos con similitud a la selección que plantea el tema de las concesiones regulado en la ley 80 de 1993, con relación al esquema de concesión que plantea la ley 1508 del 2012 ya que es un reglamento en materia de concesión, procesos de selección y en cuanto a la regulación y la manera como se retribuye la explotación y retribución y mantenimiento de la infraestructura.

Así mismo contractual y jurídicamente esta gestión está regida por los siguientes documentos y normatividad:

El Contrato de concesión No. 002 del 08 de septiembre de 2014, en el Capítulo VII, Etapa Pre operativa – Gestión Predial, que hace parte del Grupo de Gestión Predial.

El Contrato de Interventoría No. 169 del 02 de noviembre de 2014 y sus anexos.

El Apéndice Técnico 7: Gestión Predial, obligaciones de la Gestión predial tanto de la Agencia Nacional de Infraestructura como de la Concesionaria.

La Resolución 545 de 2008 del Instituto Nacional de Concesiones -INCO-, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, que define los instrumentos de gestión social.

Ley 9 de 1989: Procedimiento para la adquisición de predios por enajenación voluntaria y por expropiación.

Ley 105 de 1993: Fundamento de los Avalúos para predios afectados por la construcción, rehabilitación o mejoramiento de una vía.

Ley 388 de 1997: Ley de Ordenamiento Territorial.

Decreto 1420 de 1998: Reglamenta: Ley 9 de 1989, Decreto Ley 2150 de 1995, Ley 388 de 1997, Decreto Ley 151 de 1998.

Ley 1150 de 2008: Se introducen medidas para eficiencia y transparencia de la Ley 80 de 1993.

Ley 1561 de 2012: Código General del Proceso.

Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011)

Ley 1673 de 2013: Por la cual se reglamenta la actividad del evaluador.

Ley 1682 de 2013: Se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

Resolución IGAC 620 de 2008: Se establecen los procedimientos para los Avalúos ordenados por la Ley 388 de 1997.

LEY 1882 DE 2018 del 15 de enero por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública a en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.

7 CASO DE ESTUDIO

En una gran medida las APP se hacen con el propósito de que en el país se puedan desarrollar obras de infraestructura vial con altos estándares pues se espera que los servicios deben ofrecer seguridad y disfrute a los usuarios de dichas infraestructuras; ahora bien, para efectos de la realización de estas obras de infraestructura vial y la adquisición predial se ajusta a unas disposiciones geométricas que están dispuestas según las necesidades de cada una de las partes participantes, situación que se presta para manifestar diversas interpretaciones sobre el mismo escenario al momento de definir el área de adquisición predial y esto puede ocurrir por que las especificaciones dispuestas en cada contrato no son lo suficientemente claras con respecto a la normatividad por la que deben regirse dichos contratos, o también porque existe una disparidad en cuanto a la disposición presupuestal para la adquisición de los predios al momento de la licitación.

Entonces, frente a lo expuesto anteriormente, es necesario mencionar que los contratos de concesión se someten a escrutinio por medio de la elaboración de otros contratos, en consecuencia, en este proyecto se plantea hacer una adecuada interpretación de la aplicación de la ley 1228 de 2008 y también del decreto reglamentario 1079 de 2015, esto con el propósito de evidenciar la variación económica que puede darse en el desarrollo de una obra de este talante, de igual manera identificar las problemáticas que se pueden presentar a nivel ambiental.

Así pues, este trabajo monográfico se centra en revisar el proceso de adquisición predial, el uso de suelos y los impactos ambientales de las unidades funcionales 4 y 5 pues que es en estas en las que se han presentado mayores problemas a la hora de la adquisición de los predios debido las problemáticas ambientales existentes.

7.1 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Ciertamente, son varios los municipios que componen las cinco Unidades Funcionales que componen el proyecto, se hace énfasis en la descripción de las Unidades Funcionales 4 y 5 puesto que las tres unidades anteriores no han presentado mayores inconvenientes de hecho lo que hasta el momento se ha avanzado de la obra comprende estas unidades, no obstante en las dos obras restantes aún existe una controversia entre la firma y los habitantes del sector, por cuestiones ambientales que han resultado de un trazado que al parecer no tuvo en cuenta la existencia de una serie de manantiales.

Como se mencionaba en el párrafo anterior este trabajo se centra en dos de las 5 unidades funcionales que componen el total de la obra que son 153 kilómetros. De igual manera, las UF4 y 5, son las que representan el porcentaje más alto de toda la obra con el 52% en un tramo total de 58 kilómetros, que contemplan principalmente extensión del carril 3 también pavimentar una buena parte del trayecto que se encuentra destapado, también poner una berma. En la siguiente tabla se presenta en detalle las intervenciones que se van a realizar en la vía.

UF	Sector	Ancho calzada metros	Ancho carril metros	Ancho Berma	Obras especiales/ Estado actual	Longitud Kms
4	La Calera - Choachí	7,3 sencilla	3	1,8	Vía sin pavimento, con afirmado en regular y mal estado, de ancho variable.	31.0
5	Choachi-Cáqueza	7,3 sencilla	3	1,8	Vía bidireccional de dos carriles, de ancho variable entre 2,0 y 2,5 m. sin berma, en su mayor parte sin pavimento.	21.27
	variante de Choachi					4,8

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ANI

Así pues, la importancia de las UF 4 y 5 son incuestionables en la medida de que implican más de la mitad del total de la obra.

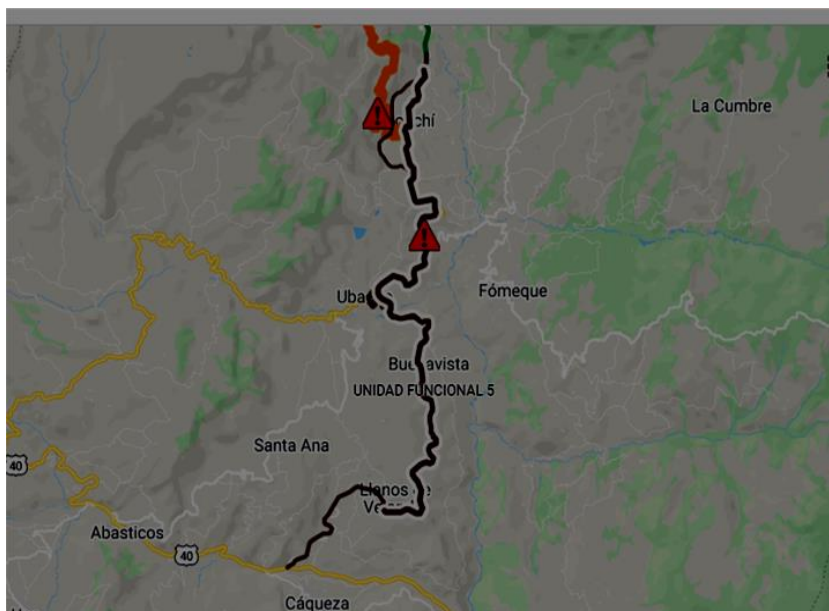
Se muestra a continuación un mapa en el cual se especifica cual es exactamente el trazado de la obra con la ubicación de las UF 4 motivo de estudio.

Figura, trazado Unidad Funcional 4



Fuente; google Maps

Figura, tramo correspondiente a la Unidad Funcional 5



Fuente; Google Maps

Dados los anteriores hechos, en los siguientes apartados se procede a hacer una descripción de los municipios por los cuales pasa el trazado correspondiente a las UF 4 y UF 5 para tener una mejor idea de cuál es el perfil de los territorios que atraviesa el Corredor Oriental de Cundinamarca.

7.1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE LA CALERA

7.2 TOPOGRAFÍA DEL MUNICIPIO

El municipio de la Calera se ubica dentro del valle del río Teusacá la cordillera oriental surca todo el territorio de sur a norte, con múltiples ramificaciones siendo la más importante la de cruz verde que cubre los costados oriental y occidental por lo que en el paisaje se substituyen valles, colinas y elevaciones, específicamente, el municipio se encuentra en alturas que van desde los 2000 y 3000 msnm, hay una precipitación promedio de unos 500 y 1000 mm anual, las pendientes están entre un 25- 75% y los suelos son ricos en materia orgánica.

7.2.1 CLIMA

Tal como lo indica el POT varía entre cálido y húmedo, mientras que para el IGAC este está entre lo frío y lo seco, la temperatura promedio es de 13° la precipitación es de 914 y el Índice de humedad es de 48.1.

7.2.1 PERFIL ECONOMICO

Dentro del tramo en cual se desarrolla la obra se encuentran paradores turísticos principalmente, en la UF 4 municipio de la Calera presenta una economía bastante heterogénea, pues abarca desde la economía tradicional (cultivo de papa, maíz, cubios, zanahoria) y paralelamente, la crianza de ganado vacuno y ovino y piscicultura, también hay actividad minera concentrada principalmente en la extracción de piedra caliza y arena, también en algún momento hubo cementeras, no obstante, se trasladaron hace mucho tiempo (Alcaldía Municipio de la Calera, 2018).

+ Veredas que se afectan en el municipio de La Calera

Departamento	Municipio	Veredas
Cundinamarca	La Calera	El Salitre Altamar La portada El Rodeo San Rafael Líbano El volcán Bueno aires la Epifanía Quisqiza Treinta y Seis

Frailejonal
Jerusalén
La Junia
Tujaque
La hoya
Santa Helena
San Cayetano
San Jose De La Concepción

Fuente: elaboración propia

7.2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE CHOACHÍ

El municipio de Choachí está ubicado en el departamento de Cundinamarca provincia de oriente, la altura promedio es de 1924 msnm y la temperatura promedio es de 18°. La economía del municipio se basa principalmente en el ecoturismo puesto que aprovechan los amplios recursos hídricos presentes en el territorio. Estas fuentes hídricas también tienen la importante función de alimentar los acueductos veredales y también nutren afluentes más grandes (Alcaldía Municipio de la Choachi, 2017).

7.2.3 CLIMA

Frente al clima se presenta un régimen mono modal de lluvias, con periodos secos que generalmente van desde diciembre a marzo, lo cual causa la disminución del caudal de la las quebradas y riachuelos, entre los meses de abril y mayo hay un periodo semi seco con unas temperaturas que van desde los 12° hasta los 15°.

7.2.5 TOPOGRAFÍA

Los suelos el municipio de Choachí están divididos en tres zonas; *zonas de paramo*, que se localizan sobre los 3000 msnm y conforman un 43% del área total, *suelos de clima frio* estos se localizan entre los 2400 y 3000 msnm y ocupan el 38% del área total del territorio y estas se formaron debido a actividad volcánica y a movimientos glaciares, *suelos de clima medio y transición a frio*, estos están sobre los 1500 y 2400 msnm y representan el 17% del área total del municipio, estas se ubican sobre la parte baja del rio blanco, dada su composición principalmente arcillosa y arenisca, es común que se presenten eventualmente fenómenos de remoción en masa (Detoilette, 2016).

Tabla 2. Veredas que se afectan en el municipio de Choachí

Departamento	Municipio	Veredas
Cundinamarca	Choachi	Potrero Grande
		Yerbabuena
		El Hato
		Los Laureles
		San Francisco
		Agua Dulce
		La victoria
		El pulpito
		Quiza
		El Uval
		Resguardo
		Resguardo Parte Alta
		Resguardo Parte Baja
		Resguardo Costado Sur
Guasa		
Rio blanco		

Fuente: elaboración propia

7.3 CLASIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO EN EL MUNICIPIO SEGÚN LEY

388 DE 1997

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se rigen por la ley 388 de 1997 por lo cual en estos se plantean las normas que rigen el uso del suelo en los municipios, tanto en el casco urbano como en las zonas rurales y de protección para lo cual han diseñado una serie de definiciones de cada espacio, dentro de las cuales se consideran por su puesto, zonas para la expansión urbana, con el fin de dejar más claro este punto se presentan a continuación las definiciones presentadas derivadas de la ley en mención.

7.3.1 EL SUELO DE EXPANSIÓN URBANA

Este se menciona como una porción de terreno que está destinada a la expansión urbana, necesaria para atender el crecimiento urbano, la adecuación de infraestructura vial, transporte, servicios públicos domiciliarios, parques o espacios de interés social.

7.3.2 EL SUELO RURAL

Este hace alusión a terrenos que por sus condiciones no es apto para el uso urbano, ya sea porque está destinado agropecuarios o para la explotación de recursos naturales.

7.3.4 EL SUELO DE PROTECCIÓN

Este tipo de suelo está conformado por los suelos de tipo rural y que dadas su características paisajísticas, geográficas o ambientales o que por hacer parte de áreas de interés público por la posibilidad de proveer servicios públicos domiciliarios, o por su fragilidad no está la posibilidad de urbanizarse ni de utilizarse en actividades productivas agropecuarias, forestales o de ningún otro tipo.

7.4 CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

La Concesión Perimetral de Oriente tiene como propósito fundamental conectar el oriente del país potenciando el eje vial norte sur costado oriental de la ciudad, pues esto no solo conectara dos importantes regiones del país sino que servirá como una alternativa de movilidad en la ciudad. La obra inicia en Briceño en la que se conecta con la doble calzada Tunja-Briceño-Sogamoso, y tiene su fin al municipio de Cáqueza en la que se empalma con la vía Bogotá Villavicencio.

Para el año 2015 se hicieron algunas modificaciones con respecto al trazado de la vía, que varía en relación con la propuesta presentada en el año 2012, pues se descarta el municipio de Briceño y se adicionan los municipios de Sesquilé, Guatavita y el límite de Bogotá- Choachí.

Figura 3, Mapa del trazado actual Perimetral de Oriente. Fuente: ANI (2017)

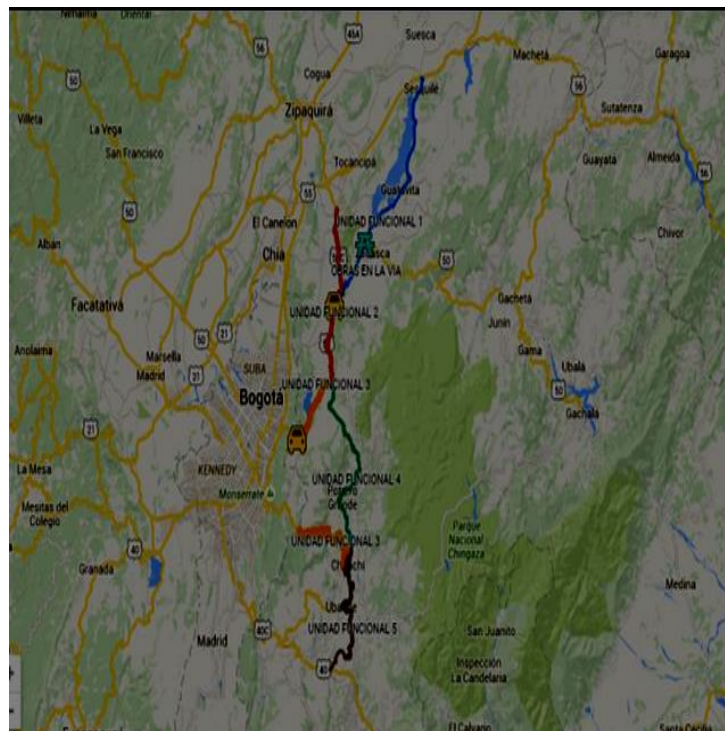


Tabla 3. Descripción de las obras a realizar

UF	TRAMO	DESCRIPCION DE INVERSION	LONGITUD (KM)	TIPO DE TERRENO	MUNICIPIOS
01	Sesquilé-intervención hacia Guatavita	Rehabilitación	27,28	Ondulado	Sesquilé, Guatavita y Guasca
	Intervención hacia Guatavita-Sesquilé	Mejoramiento	3,30	Ondulado	Guasca
	Intervención hacia Guatavita-Guasca	Rehabilitación	7,68	Ondulado	Guasca
02	Sopo-la Calera	Mejoramiento	24,08	Ondulado	Sopo, Guasca y la Calera
03	La Calera-Patios	Mejoramiento	9,92	Ondulado	Bogotá DC y la Calera
	Limite Bogotá-Choachí	Rehabilitación	22,70	Ondulado	Choachí
04	La Calera-Choachí	Mejoramiento construcción nueva	31,00	Accidentado	Choachí, Ubaque y Cáqueza
05	Choachí-Cáqueza	Mejoramiento	21,27	Accidentado	Choachí, Ubaque y Cáqueza
	variante de Choachí	Construcción nueva	4,85	Ondulado y accidentado	Choachí

Fuente: elaboración propia con datos del informe BID (2015)

Dentro del modelo APP el día 24 de agosto del año 2014 el gobierno nacional adjudico el proyecto al concesionario Perimetral Oriental de Bogotá, mediante contrato de concesión 002 de 2014 con fecha de suscripción el 08 de septiembre de 2014, cuyo accionista son: INFRARED INFRAESTRUCTURE RAM S.LU (50.00%), SHIKUN & BINUI GROUP (48.13.00%), COLOMBIANA INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA S.A.S (1.88%) y INFRARED INFRAESTRUCTURE RAM LP (0.50%); esta tiene como objetivo la suscripción y ejecución del contrato de concesión que tiene por objeto la financiación construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, y mantenimiento del proyecto

mediante las reglas expuestas en los pliegos de concesiones de la licitación VJ-VE-IP-LP-010-2013, ” (Perimetral de Oriente de Bogotá SAS, 2016).

La Interventoría del proyecto fue adjudicada al Consorcio Intervías 4G, mediante contrato 169 de 2014 con fecha de suscripción el 12 de noviembre de 2014, cuyo accionista son: PEYCO PROYECTOS, ESTUDIOS Y CONSTRUCCIONES S.A (51.00%), SERINCO COLOMBIA S.A. (25.00%) y GEANDINA CONSULTORES DE INGENIERIA S.A.S (24.00%).

7.5 Principal punto de afectación

Principalmente el municipio de Choachí es el que se ve más afectado por la ejecución de la obra, pues fundamentalmente puede verse afectado el bosque oriental de Bogotá que está protegido bajo la categoría de Reserva Forestal Protectora Nacional. La afectación principal puede provenir del trazado de la variante de la UF 5 el cual aparece como una vía nueva y en lo que concierne a la unidad cuatro la afectación principal se dará en las aguas termales.

7.5 ESTADO DE LA OBRA EN LA UF 4 y 5

El municipio de Choachí es uno de los ocho municipios por los que pasa la vía Perimetral de oriente de Cundinamarca y tiene como característica de ser el único por el que pasa una nueva obra en el trazado Choachí- Cáqueza este municipio es de crucial importancia pues tres de las cinco UF pasan por este (UF 3 limite Bogotá- Choachí) la cual contempla una intervención de 22,70 km también la UF 4 (La Calera- Choachí) que contempla 31 km y

la UF 5 (Choachí- Cáqueza) con una extensión de 21,7 km dentro de la que se incluyó el trazado de la variante de Choachí y tiene una longitud de 4,85 km, Es menester aclarar que ese trazado cruza varias veredas que son: Resguardo costado norte, resguardo costado sur, resguardo parte alta y Aguza, tal como se muestra en la figura.

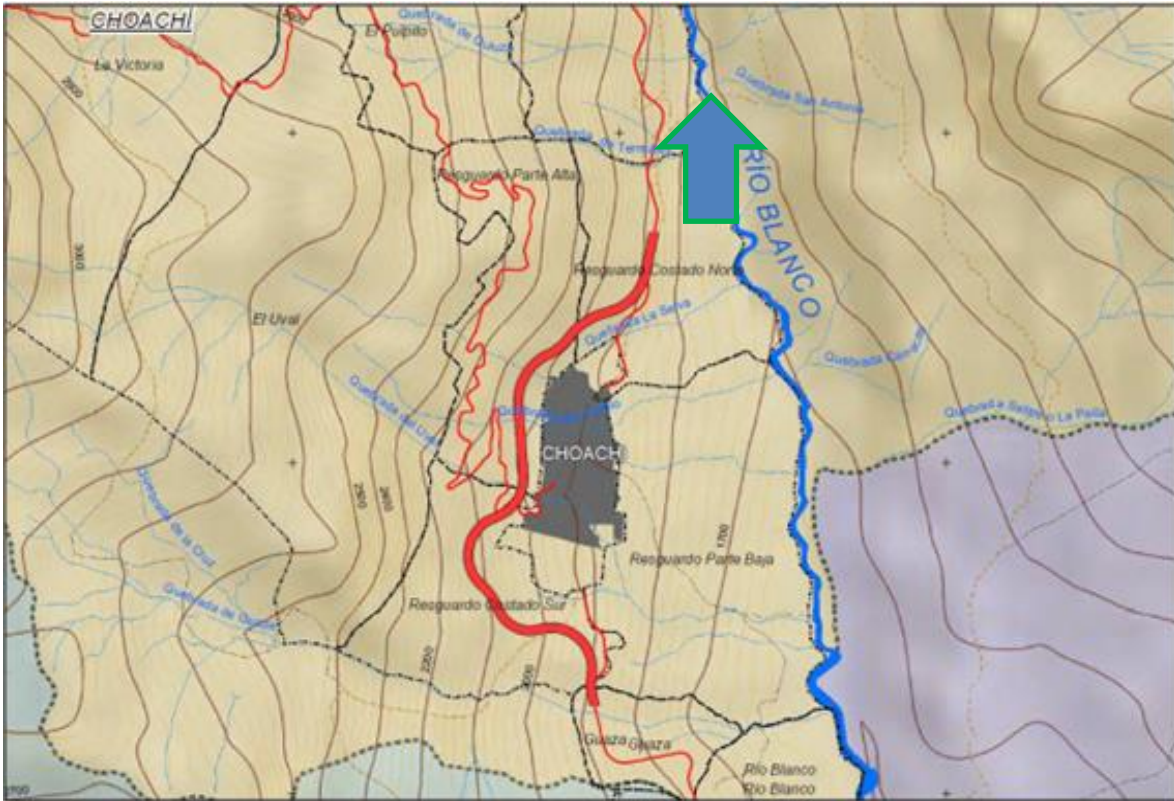


Figura 4, Variante municipio de Choachí

Choachí es uno de los municipios en los cuales se han presentado problemas de afectación ambiental, pues el trazado de la vía puede causar una seria afectación al bosque oriental de la ciudad, que esta categorizado como Forestal Protectora Nacional y en la sostenibilidad hídrica del complejo del Páramo Cruz Verde – Sumapaz, cuyo foco principal está en la afectación que puede generar el trazado de la variante de la UF 5 que es una vía nueva y también la UF 4 que puede llegar a afectar la zona de termales.

El problema fundamental es como ya se mencionaba la afectación al bosque Oriental de Bogotá, la categoría de Reserva Forestal Protectora Nacional, la Reserva Natural de la Sociedad Civil El Tauro, el complejo del Páramo Cruz Verde-Sumapaz y las áreas de protección El Sapo-San Rafael y Sierras del Chico, en los que además se encuentran hallazgos arqueológicos y más de 280 especies animales (Grupo de Investigación "Arquitectura, Ciudad y Territorio, agosto 5 de 2015, p.9).

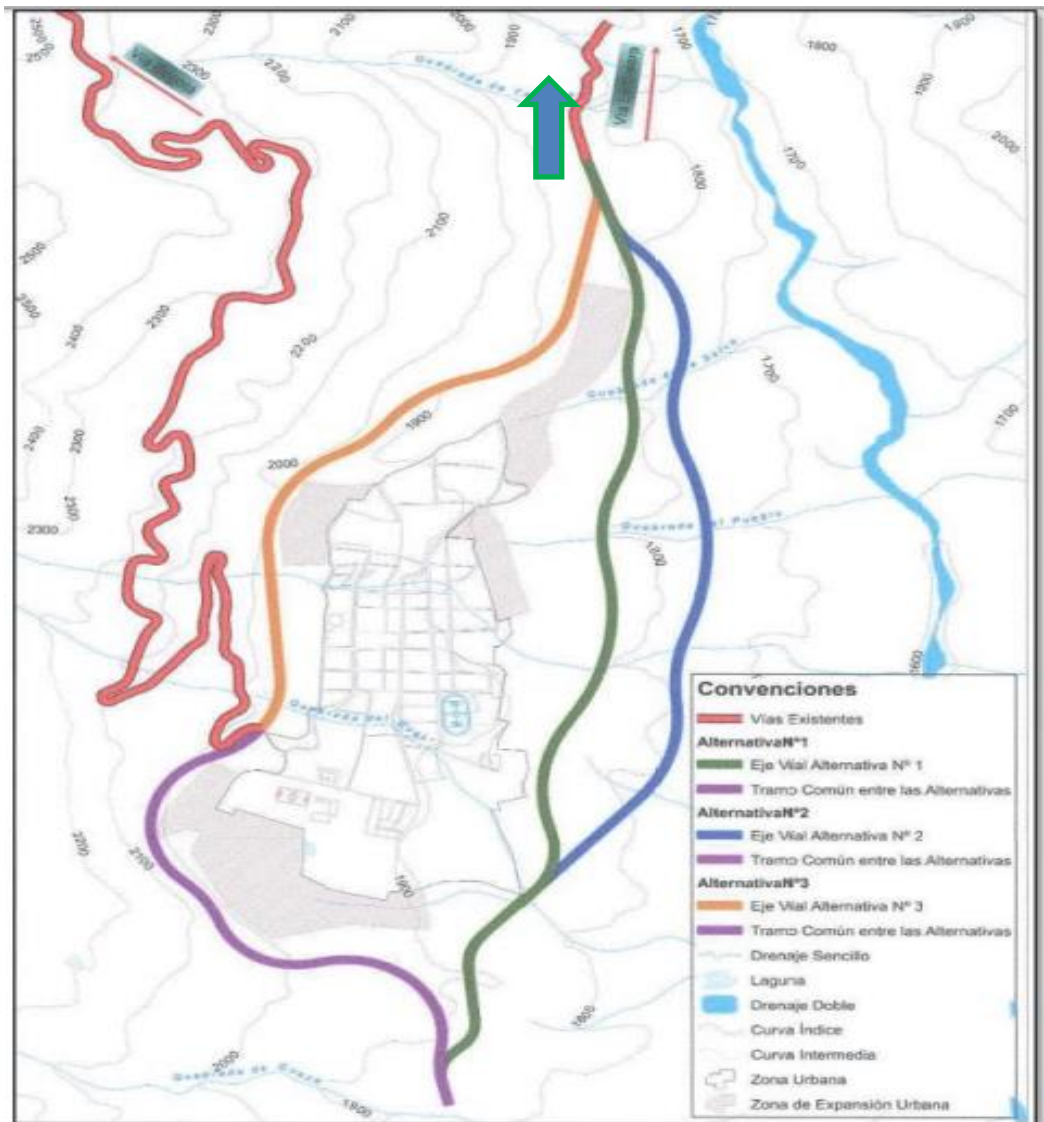


Figura 5, Mapa alternativas para sortear el casco urbano del municipio de Choachí. Fuente:

ANI (2018)

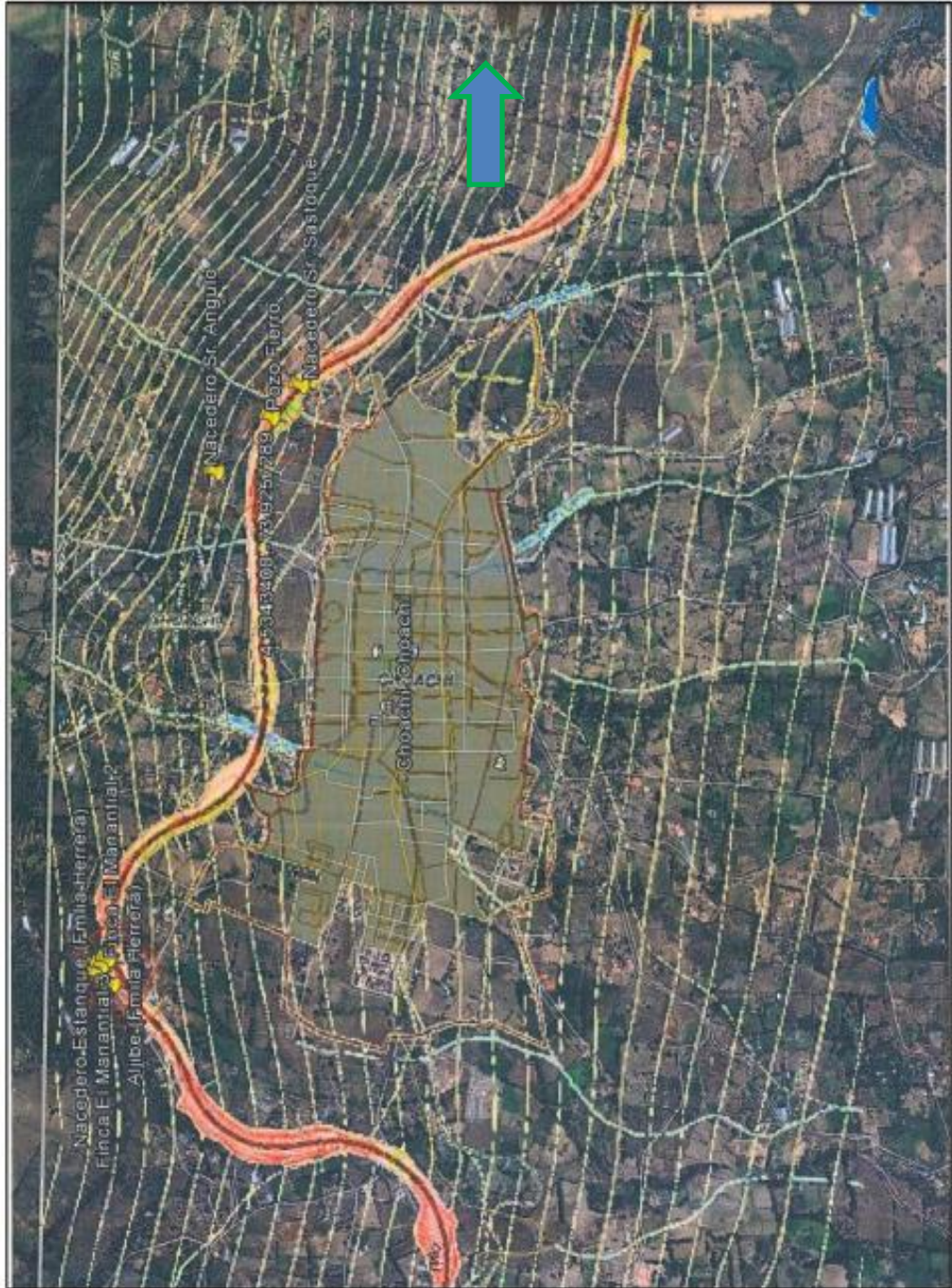


Figura 6, Zona de afectación municipio de Choachí. Fuente: observatorio Veeduría ciudadana Choachi.

7.6 SITUACIÓN DEL PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL

En este apartado se muestra de manera pragmática y puntual en qué situación se encuentra el proceso de adquisición predial, gracias a información extraída de documentos oficiales disponibles en distintos sitios, a derechos de petición con fines académicos interpuestos ante la Perimetral Oriental de Bogotá y ante la el ente interventor Entrevías 4G, los cuales ofrecen un panorama esclarecedor al respecto en la medida en que son publicaciones de este año e incluso de hace apenas tres meses, de igual manera, se describe de manera somera algunos detalles del contrato como por ejemplo algunos aspectos relacionados con la obligación del contratante frente a la adquisición predial.

En primera instancia se mencionan las obligaciones propias de la concesionaria en cuanto al proceso de adquisición predial, que van desde la elaboración de las fichas previas, los planos de afectación predial, fichas sociales, estudios de títulos hasta el avalúo comercial del cual se desprende la promesa de venta y los procesos subyacentes a la misma, para una mejor especificación se encuentra en la tabla (4).

Tabla 4. Descripción de las principales obligaciones de la Firma Concesionaria

---	Obligaciones del concesionario en la adquisición predial
1	Elaboración de Fichas Prediales
2	Planos de Afectación Predial
3	Fichas Sociales
4	Estudio de Títulos
5	Elaboración de Avalúo Comercial

	Formulación de la Promesa de Venta, y suscripción de la Escritura, des englobe del inmueble, asignación de Cédula Catastral.
7	<p>Informar a la Agencia Nacional de Infraestructura mediante comunicación escrita sobre los predios con negociación finalizada.</p> <p>Preparar los documentos relacionados con la Expropiación en caso de no haber sido posible el proceso de enajenación voluntaria</p>

Fuente: Apéndice Técnico 7: Gestión Predial

7.6.1 PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL

La gestión predial son las obligaciones y las actividades que el Concesionario debe desarrollar en el inicio del proyecto para lograr que los predios necesarios para el desarrollo de las obras estén disponibles y nombre de la Agencia Nacional de infraestructura, gestión que debe incluir una investigación técnica, jurídica e incluir los factores de compensación socioeconómica y los respectivos reconocimientos de daño emergente y lucro cesante en los casos donde sea procedente.

Es menester conocer una parte importante dentro del proceso de gestión predial como es la elaboración de insumos prediales, que son los documentos técnicos, legales y sociales en los cuales se materializa toda la información producto de la investigación catastral, legal, y social de las áreas a requerir tanto titulares, como otras personas afectadas.

Investigación que se plasma en documentos como, estudios de títulos, la ficha técnica o ficha predial, las fichas sociales, el avalúo comercial corporativo, el diagnóstico social y los acuerdos de reconocimiento.

Frente este aspecto crucial es necesario aclarar que no hay información actualizada frente a algunos predios dado el conflicto existente por cuestiones ambientales. Asimismo, es preciso aclarar que por disposiciones constitucionales si llegase a existir un conflicto de intereses debe primar el interés público por encima del privado.

De esta manera, si por motivos de interés público o social se puede dar un proceso de expropiación si existe una sentencia judicial previa y se fija una indemnización (Intervías, 2019). Así pues, para el caso de las UF 4 y 5 deben concertarse las con la comunidad y los directamente afectados, según determine el legislador y también dicha expropiación se puede dar por vía administrativa en lo que respecta al precio también.

Puntualmente lo que implica la responsabilidad de la concesionaria frente a la adquisición predial se remite la obligación contractual que obliga el contrato se encuentra la entrega de informes de los avances en la adquisición, tira topográfica, la sabana predial y el semáforo predial lo cual se muestra en detalle en la tabla 5.

Tabla 5. Descripción de los antecedentes contractuales

Obligación contractual	Antecedentes Contractuales	Meta
Informes de Avance en la Adquisición.	Enajenación Voluntaria	Con periodicidad mensual.
Entrega de la Tira Topográfica	Obligaciones especiales en materia de Gestión Predial Plan de adquisición de predios	Con periodicidad mensual.
Sábana Predial	Definiciones, Sábana Predial.	Con periodicidad mensual.
Semáforo	Definiciones, Semáforo.	Con periodicidad mensual.

Fuente: Apéndice Técnico 7: Gestión Predial

Acorde al derecho de petición radicado con fines académicos ante la Concesión Perimetral de Bogotá y en virtud a la ejecución del Proyecto del Corredor vial de la Perimetral de Bogotá el estatus predial de las unidades funcionales es la siguiente

Tabla 6. Informe de la gestión predial noviembre del 2019

UNIDAD FUNCIONAL	PREDIOS REQUERIDOS	Estudio de Títulos		Ficha Técnica		Uso del Suelo		Avalúo *		Social **		Ofertas Notificadas	Promesas	Permisos	Longitud Efectiva m	Escriturados	Registrado a favor de la ANI	Expropiación Demanda Admitida
		Cargados	Aprobados	Cargados	Aprobados	Cargados	Aprobados	Cargados	Aprobados	Realizados	Aprobado Olympus							
Unidad Funcional 1 *	33	33	33	33	33	33	33	38	37	33	33	32	21	30	3300,00 m	32	30	2
Unidad Funcional 2	229	225	216	225	203	216	212	199	198	217	195	212	165	192	20496,18 m	172	165	5
Unidad Funcional 3	229	225	218	224	192	214	204	180	179	201	174	189	122	172	8668,47 m	156	149	0
Unidad Funcional 4	414	383	368	382	332	369	328	307	245	323	210	212	124	306	21446,33 m	65	61	0
Unidad Funcional 5	476	412	386	411	334	399	323	264	233	298	208	211	59	315	17836,92 m	21	20	1
UF 5 Variante	107	36	34	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00 m	0	0	0
TOTAL	1488	1314	1255	1310	1094	1231	1100	988	892	1072	820	856	491	1015	50301,57 m	446	425	8
Unidad Funcional	Unidad Funcional suspendida por el hallazgo de cuerpos hídricos																	

Fuente: Derecho de petición 5103 respondido por el POB

Ahora bien, la tabla anterior muestra que en las UF 4 y 5 pues los predios cargados revisados y aprobados muestran inconsistencias frente a las cifras, puesto que existen conflictos asociados con afectaciones ambientales principalmente porque el trazado de la vía atraviesa puntos en los cuales se encuentra manantiales y aguas termales de las cuales la comunidad ya había hecho mención previamente al trazado de la misma. No obstante:

En lo que corresponde a las Unidades Funcionales 4 y 5, si bien el Concesionario cuenta con una disponibilidad predial superior al 40% para el corredor concesionado, es de anotar que a la fecha dicho corredor se encuentra inmerso en

un Evento Eximente de Responsabilidad por la existencia de aproximadamente sesenta y seis (66) manantiales distribuidos a lo largo de las referidas Unidades Funcionales (Intervías4G y contraloría general, 2019).

La tabla muestra la situación antes expuesta de manera más amplia:

Tabla 7. Disposición Predial Unidades Funcionales

Unidad Funcional	Total predios requeridos	Predios disponibles UF %
Unidad Funcional 1	33	▪ 90,91
Unidad Funcional 2	165	▪ 72,05
Unidad Funcional 3	149	▪ 65,07
Unidad Funcional 4	61	▪ 14,73
Unidad Funcional 5	20	▪ 4,20
Uf 5 Variante	0	-
TOTAL PREDIOS	425	28,56

Fuente: Derecho de petición Intervías 4G

Ciertamente, dentro del seguimiento que ejercen los entes de control se hace mucho énfasis en el hecho de que las fichas y semáforos prediales presentados por la concesionaria son el sustrato fundamental que permitirá el éxito del o fracaso del proyecto y que este es el único responsable por los erros que se detectan y también por los sobrecostos que pueda generar la necesidad de elaborar un nuevo trazado dados los impases presentados hasta el momento. De otra parte, a junio de 2019 el avance en la adquisición predial como se mencionaba anteriormente va por el 40% y esto se especifica mejor en la tabla 8.

La Interventoría CONSORCIO INTERVÍAS 4G, respondió Derecho de Petición instaurado por la estudiante tesista, informado el avance de la Gestión Predial ejecutada por parte de la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. para el Proyecto Perimetral del Oriente de Cundinamarca en virtud del Contrato de Concesión No. 002 de 2014, con el siguiente avance al mes de noviembre de 2019:

Tabla 8. Títulos prediales otorgados hasta la fecha

Unidad Funcional	N° predios requeridos	Registrado a favor de la ANI	% ADQUIRIDO
Unidad Funcional 1	33	30	90,91
Unidad Funcional 2	229	165	72,05
Unidad Funcional 3	229	149	65,07
Unidad Funcional 4	414	61	14,73
Unidad Funcional 5	476	20	4,20
Uf 5 Variante	107	0	-
TOTAL PREDIOS	1488	425	28,56

Fuente: Derecho de petición (2019)

Ahora bien, la relación de predios aprobados entre las UF 1, 2 y 3 con respecto a las UF 4 y 5 es notoria pues en estas dos últimas unidades se evidencia una disparidad frente al total de predios revisados cargados y aprobados y ciertamente estas cifras dan un indicio del punto en el cual se encuentra atrasado el proyecto, esto se puede evidenciar claramente en la tabla 6.

8.2 POSIBLES RIESGOS RELACIONADOS CON LA ADQUISICIÓN PREDIAL

Ciertamente, es bien sabido que uno de los factores que generan más riesgo y que es el que tiene paralizadas las obras es el que tiene que ver con la presencia de los 66 manantiales identificados en los trazados de las UF 4 y 5 y esto podría traer como principal consecuencia que deba rehacerse el trazado de la vía, lo cual tendría como consecuencia que se reinicie un nuevo proceso de adquisición predial con lo cual habría que entrar a revisar la disposición predial disponible para el mismo.

Adicionalmente, es posible que se dé una especulación en el valor de los predios si se concreta la necesidad de hacer un nuevo trazado, pues el proyecto genera mucha expectativa y además esto implicaría el pasar por cultivos y especies nativas presentes en los predios, además de predios en los cuales funcionan establecimientos comerciales principalmente restaurantes (Intervías, 2019). Entonces, si se presenta el escenario anteriormente mencionado la Sociedad Concesionaria debe reintegrar el dinero pagado a la Subcuenta Predial.

8.3 LA PROBLEMÁTICA CON EL AGUA

Este es ciertamente el punto más sensible en esta obra, según la documentación revisada hay diferentes versiones sobre el posible nivel de afectación que la Perimetral de Oriente puede causar. La comunidad de los municipios afectados se manifestó desde un comienzo frente a esta situación mostrando que la obra va afectar distintos manantiales presentes en el trazado, frente a esto la Sociedad Concesionaria manifestó que:

El impacto sobre la calidad del agua superficial y la capacidad de transporte del agua, tiene una magnitud media, debido a las actividades humanas que se

desarrollan en cercanías a las corrientes y que hacen uso de las mismas. Mientras que la afectación al cauce de las corrientes es bajo ya que no hay una intervención directa sobre los mismos (Agencia Nacional de Infraestructura y Perimetral de Oriente SAS, 2014, p. 27).

Aquí evidentemente hay dos visiones contrapuestas frente a una misma situación, que podría igualmente tener interpretaciones contrapuestas, pues por un lado podría decirse que la comunidad está interesada en interferir con la obra con el fin de obtener un mejor avalúo sobre los predios afectados o de otra parte, la Sociedad Concesionaria quiere ignorar estos aspectos con el fin de que la obra se realice dentro los plazos estipulados en el contrato.

Sin embargo, para establecer un parámetro de razón frente a esta dicotomía presente, existe un documento de la Procuraduría en función de órgano de control en el cual se llega a ciertas conclusiones al respecto a partir de una visita de campo realizada en la cual participaron expertos de diferentes disciplinas, de la cual surgieron las siguientes observaciones:

Se pudo comprobar que la demarcación de la vía afecta en Termalés Santa Mónica una fuente termal, ubicada en $04^{\circ}-32'-58.3''$ Latitud norte y $73^{\circ}-55'-01.9''$ Longitud Oeste con altura sobre el nivel del mar de 1829 metros, también afecta una piscina de aguas termales en la finca Volcanes, con las coordenadas: $04^{\circ}-32'-58''$ Latitud Norte y $73^{\circ}-55'-03.4''$ Longitud Oeste, con altura sobre el nivel del mar de 1846 metros, un afloramiento de aguas termales en la finca el Establo, cuyas coordenadas son: $04^{\circ}-33'-01.3''$ Latitud Norte y $73^{\circ}-55'-01.3''$ Longitud Oeste, con altura sobre el nivel del mar de 1787 metros.

La obra en etapa de construcción o de reforma de la vía existente puede contaminar por vertimientos a la quebrada La Colorada, afluente del Río Blanco.

La obra afecta la fauna y la flora presente en la zona, además afecta la dinámica de las colinas que bordean el trazado, haciéndolas susceptibles de erosión.

A lado y lado del posible diseño de la obra se encuentra una vegetación de rastrojo alto con intercalación de árboles, que como se dijo en el punto anterior se ve

afectada. Entre el material arbóreo se destacan: ocobo (*Tabebuia*, cajeto (*Citharexylum subfavescens*), arrayanes (*Luma apiculata*), eucaliptos (*Eucaliptus* sp.). Además, una fauna compuesta por aves como: arrendajo (*Garrulus glandarius*), azulejos (*Passerina cyanea*), mirla (*Turdus merula*), colibrí (*Ensiferaensifera*), búho (*Bubobubo*), además de muchas especies de reptiles, lepidópteros, formicidas, Dictiópteras (cucarachas), coleópteros etc., que se ven afectados por desplazamiento de su hábitat, destrucción de nidos y de huevos.

Otros sistemas que se ven afectados en la finca Volcanesun nacimiento en el 04°-32'-59.00" Latitud Norte y 73°-55'-03.2" Longitud Oeste, altura sobre el nivel del mar 1845 metros, que desemboca en una cisterna, situada en 04°-32'-59.2" Latitud Norte y 73°-55'-03.4" Longitud Oeste, altura sobre el nivel del mar 1845 metros, de donde baja el agua por intermedio de mangueras de 2" y 1" para el servicio de la casa de la finca, un yacimiento azufrado (principal) situado en 04°-32'-58.2" Latitud Norte 73°-55'-04.1" Longitud Oeste y altura sobre el nivel del mar 1857 metros, un nacimiento de agua superficial (Principal) en 04°-33'-03.5" Latitud Norte y 73°-55'-07.0" con altura sobre el nivel del mar de 1896 metros, en la finca El Establo, el principal afloramiento de agua azufrada en 04°-33'-01.3" Latitud Norte y 73°-55'-01.3" Longitud Oeste con altura sobre el nivel del mar de 1787 metros (Procuraduría General de la Nación, 2015, p. 6).

A partir de este informe de la Procuraduría General de la Nación se puede establecer que definitivamente la obra si causa afectación en varios predios a piscinas de aguas termales, nacimientos de agua, afectación a la flora y fauna local, posibles contaminaciones a dos ríos que pasan por los municipios mencionados, entonces con este informe se puede determinar que las comunidades no tienen intereses superpuestos en torno a la realización de las obras, pero también se puede establecer que falto un mayor rigor por parte de la Sociedad Concesionaria en cuanto al diagnóstico ambiental realizado en la zona.

Aunado a lo anterior, se suma el hecho de que en el año 2017 los personeros de los municipios de Guasca, Sopo, La Calera y Guatavita instauraron una acción popular, encaminada a frenar las obras que se están realizando en el marco de la obra y que atraviesan estos municipios pues alegan que:

Realizando un recorrido realizado por la unidad funcional 4 correspondiente a las veredas El Rodeo, El Volcán, Jerusalén, Quizquiza, Treinta y Seis, Tunjuaque y

Junia en la unidad funcional 3 la vereda el Líbano, se identifican cuerpos hídricos ubicados dentro de las demarcaciones de la vía que podrán verse afectadas por la ejecución del proyecto (...) durante el recorrido se identifican cuerpos hídricos ubicados dentro de la demarcación de la vía, los funcionarios de la perimetral desconocen si estos serán intervenidos ya que la demarcación según lo indicado en ellos podría mostrar no la intervención de la vía, sino el área de compra de predios (Tribunal Administrativo de Cundinamarca, 2017, p.3).

Al respecto, el tribunal considera que no existen las pruebas suficientes para aceptar la solicitud hecha por la comunidad, puesto que se considera que no existe un riesgo real de violación de los derechos colectivos de la comunidad que se invocan en la demanda para lo cual se cita el artículo 30 de la ley 472 de 1998 según la cual la carga de la prueba corresponde al demandante, adicionalmente se cita un informe presentado por el la Sociedad Concesionaria y según el cual se da respuesta a los demandantes.

Ciertamente, la firma Sociedad Concesionaria en cabeza de su gerente Albert Alhadeff manifestó a la revista Portafolio (2016) que la firma decidió participar en la licitación por este proyecto puesto que era uno de los pocos a nivel nacional que no tenía ningún tipo de afectación ambiental y al que las comunidades beneficiadas prestaban mayor apoyo dado que entendían que el mismo redundaría en beneficios para ellos y para la región.

Frente a esto y sumado a la acción legal emprendida por los personeros de los municipios ya mencionados, se suma la reacción de diversas organizaciones presentes en el territorio que han alzado su voz de protesta frente al desarrollo de esta obra. Principalmente en el municipio de Choachí es donde se ha presentado mayor oposición al proyecto, pues se sostiene que este tipo de infraestructura puede causar un nivel de afectación alto a diversos

cursos de agua al fragmentarlos, también puede alterar sus características físico químicas, generar fenómenos de remoción en masa a causa de la deforestación, originar escombros y otro tipo de residuos por el establecimiento de los campamentos para las obras, sumado al hecho de que puede tener influencia en la modificación del uso del suelo al pasar de un uso exclusivamente rural a uno semi urbano (Rozo, 2017).

Sumado a lo anterior Rozo (2017) establece que más allá del desarrollo de la obra hay conflicto de intereses de grandes capitales puesto que la empresa Cosargo SAS posee dos títulos mineros en el municipio de Choachí para explotar arena en una extensión de 206 ha, lo cual se enmarca dentro de las locomotoras de desarrollo minero-energéticas del gobierno nacional.

Además el proyecto genera una afectación en 1524 predios y en 423 unidades sociales de las que 385 se ven afectadas por desplazamientos físicos y 68 de estas afrontan desplazamientos económicos según informe del periódico El Espectador (2018). También, las comunidades alegan que no se ha tenido en cuenta su participación para la delimitación de las zonas de afectación y también denuncian que han sido intimidados para vender sus predios, que las reuniones que se han tenido con la firma concesionaria se han dado de manera aislada y fragmentada y no se les ha brindado información oportuna.

8.4 GESTIÓN DEL TERRITORIO

El tema de las licencias ambientales es de gran importancia porque si las obras se hacen mal los daños pueden ser de gran impacto social y natural, pero además pueden generar pérdidas económicas muy grandes, ciertamente la premisa bajo la cual se da en el contexto de la ley 1444 de 2011 la creación de la ANLA es que el trámite de otorgamiento de licencias

ambientales es muy largo, por lo cual el gobierno contrato a una consultora extranjera para profundizar al respecto y esta concluyo que Colombia es de los países del mundo donde con más rapidez se otorgan licencias ambientales (Díaz, 2010).

Así pues, esto puede tener una consecuencia clara y es que al conceder licencias ambientales tan rápido se puede pasar por alto tener en cuenta las prioridades de las comunidades en relación con el manejo ambiental que se le debe dar a los territorios, lo cual está expresamente consagrado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) en los que se tiene delimitados los suelos y los usos establecidos para estos.

Ciertamente, puede ser un factor que genere problemática el reducir los tiempos otorgamientos de licencias de 6 a 3 meses, pues este no es un tiempo idóneo para monitorear obras de gran impacto y más aún cuando no es posible que los técnicos y expertos en materia de medio ambiente hagan las visitas en terreno que son totalmente necesarias para comprender el contexto de los proyectos y de esta manera tomar decisiones objetivas al respecto.

Ergo, es necesario remitirse a la ley 388 de 1997 que es la ley de desarrollo territorial, la cual da los lineamientos para el ordenamiento físico del territorio por parte de los municipios, puntualmente en el artículo 10 de esta ley. En el que se definen una serie de elementos a los que se les denomina determinantes ambientales, que son aquellos elementos de protección y conservación de los recursos naturales que los municipios deben tener en cuenta para ordenar su territorio y que este ordenamiento territorial no puede pasar por encima de estos elementos, conocidos como estructura ecológica principal, si no que estos deben ser conservados y preservados para las generaciones actuales y futuras (Toro, Martínez & Arrieta, 2013).

CONCLUSIONES

Concluyo manifestando, que mi única intención con este trabajo académico, elaborado desde una perspectiva teórica y documental es conocer cuál es la problemática existente actualmente en la Concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca, en su contrato de concesión bajo el esquema de APP, objetivo que se logró, haciendo una descripción teórica del concepto de APP, un barrido de toda la normatividad que regula las APP, una ubicación cartográfica del proyecto, una delineación desde el ámbito, económico, social, histórico y ambiental de los municipios donde se ubican las Unidades Funcionales 4 y 5, así mismo una revisión general en el proceso de adquisición predial, pero haciendo énfasis en las Unidades Funcionales 4 y 5 donde se encuentran los mayores inconvenientes en la ejecución del proyecto y finalmente la estudiante termina su trabajo monográfico con una serie de conclusiones que tratan de evidenciar como resultado de su investigación dos factores importante, el primero la problemática ambiental y segundo, en menor escala lo que sucede en materia de adquisición predial y así realiza recomendaciones como aporte final a su trabajo académico.

En primera instancia es preciso establecer que la parte de la obra Perimetral de Oriente analizada en este trabajo compete a las UF 4 y 5 dado que en las UF 1, 2 y 3 no se han registrado retrasos en el desarrollo de las obras, no obstante si han existido algunos conflictos menores pero que no han llegado al punto de paralizar las obras.

De igual manera, se puede interpretar elucidar que falto una mayor rigurosidad de la Sociedad Concesionaria al momento de hacer la valoración ambiental de los predios a

intervenir puesto que no se contaron con las previsiones necesarias para estructurar un trazado que no cause una afectación a los manantiales y cuerpos de agua presentes en las zonas de afectación. Ciertamente, sería preciso revisar los criterios con los cuales se tomó la decisión de aprobar el trazado de la obra, dado tal como lo manifestó la comunidad en momentos previos a la autorización de la obra y que luego fue ratificado por el ministerio del medio ambiente y el desarrollo sostenible.

Falto un mayor acercamiento con las comunidades puesto que estas ya habían mencionado previo a la adjudicación de la concesión la presencia de los puntos hídricos críticos presentes en el trazado de la obra y que son los que hasta la fecha mantienen retrasadas las obras.

También, hay que resaltar que la firma concesionaria siguió los protocolos de identificación predial, de igual manera, se han hecho adelantos importantes frente al proceso de adquisición predial, con respecto a los estudios de títulos, usos de los suelos y los avalúos catastrales, aunque hay todavía un porcentaje importante de predios por revisar, situación que está más allá de las problemáticas ambientales.

Frente a los impactos sociales de la obra, se mencionan algunas consideraciones, como por ejemplo que, si bien el Estado debe garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y en este sentido está cumpliendo con la ejecución de la Concesión Perimetral de Oriente, no obstante, también debe garantizar el desarrollo sostenible de las comunidades, es decir se debe lograr un equilibrio entre la movilidad como un derecho, pero a la vez se debe alinear con el derecho a un ambiente sano y adicionalmente garantizar el sustento de las diversas poblaciones. Este es uno de los impactos sociales y económicos ligados a la ejecución de la obra con el trazado que se presentó inicialmente, puesto que, además de la

vocación agrícola también el sector turístico es un motor importante de la economía de los municipios por donde pasan las unidades funcionales 4 y 5.

Entonces, cuando no se hace una valoración adecuada de la intervención en términos de infraestructura vial, se puede incurrir en graves errores, al generar infraestructuras que no sean acordes con el medio ambiente y los intereses y necesidades y la comunidad, lo cual está determinado dentro del POT de cada municipio, en las unidades funcionales 4 y 5.

Por otra parte frente al objetivo relacionado con los impactos ambientales de la Concesión, es menester aclarar que aunque la obra traerá beneficios directos para varios municipios, desde un comienzo los habitantes de los municipios que corresponden a las UF 4 y 5 manifestaron su inconformidad con el trazado de la obra por la afectación que esta tendría sobre un número importante de manantiales presentes en el territorio, inconformidad que fue ignorada y llevó a los habitantes a entablar una acción colectiva para denunciar las alertas que habían emitido y que fueron ignoradas.

Así las cosas, no es el objetivo del trabajo entrar a responsabilizar que entidad tuvo la culpa, por los retrasos en que se encuentra la obra, lo cierto es, que la ANI presentó los tres trazados posibles, como requisito previo de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para otorgar la licencia ambiental. Así pues, de las tres propuestas presentadas por la ANI se decantó por la opción que se presenta actualmente y que ha generado el conflicto que mantiene las obras paralizadas en las UF 4 y 5.

Finalmente y dadas las características del proyecto por su impacto para la movilidad y conexión del país con el oriente, es preciso que se dé un diálogo abierto entre sectores privados y estatales junto con la comunidad para poder dar continuidad al mismo pues está más allá de los beneficios mencionados también tiene la intención de conectar a sectores locales de la economía con el sistema productivo global por medio de la economía extractiva

en la Orinoquia y a la Amazonia, de lo cual las consecuencias ambientales son indeterminadas pero eso es discusión para otro trabajo.

RECOMENDACIONES

Ciertamente, aunque la comunidad se ha opuesto al actual trazado de la Concesión Perimetral de Oriente, esta ha sido enfática en que no se opone al desarrollo de obras de infraestructura vial ni al desarrollo mismo, como concepto centrado en el mejoramiento del bienestar humano, no obstante, el gobierno por medio de las autoridades competentes debe lograr un equilibrio entre el desarrollo económico y la preservación del medio ambiente como base para el bienestar humano.

Paralelamente, es preciso que se haga una revisión a la estructura actual del proceso de otorgamiento de licencias ambientales, dado que tal como está planteada parece no garantizar la idoneidad en los procedimientos que lleva a cabo para otorgar licencias ambientales, ejemplo claro es el presente caso de estudio pues como se ha mostrado el trazado de la obra debe ser hecho nuevamente con el consecuente sobre costo que esto genera.

Es necesario, que en proyectos de gran envergadura como el que se estudia en este trabajo monográfico tengan procesos de socialización más rigurosos y si es el caso más extenso, dado que el haber ignorado

la voz de la comunidad desde el comienzo es en gran parte el hecho que ha causado el retraso de las obras y la generación de un nuevo trazado.

Finalmente, la ANLA debe ser mucho más rigurosa en la revisión de toda la documentación presentada por empresas aspirantes a ser beneficiarias de licencias ambientales y puntualmente en lo que concierne a la revisión de los proyectos de impacto ambiental que estas presentan.

REFERENCIAS

- Londoño, M (2014). Asociaciones público privadas, modelo de desarrollo de infraestructura productiva y social en Colombia y el mundo: Marco histórico, conceptual y crítico de la ley 1508 de 2012. *Revista de Derecho Público*, 33, p. 25, 53.
- Berrone, P et al (2018). *APP asociaciones público privadas en América Latina: Guía para gobiernos regionales y locales*. Barcelona. Banco de Desarrollo de América Latina.
- Orellana, J (2010). Las asociaciones público-privadas (APP): una opción para contratación administrativa en Latinoamérica. *Revista de Derecho*, (13), p. 97, 113.
- Deloitte, E. (2013). Consultoría Estructuración de concesiones viales por grupos de carreteras. Proyecto 1. Corredor Perimetral de Oriente de Cundinamarca. Capítulo VII. Análisis Ambiental, Social y Predial.
- POB, C. (2016). EIA Estudio de Impacto Ambiental. Anexo 2-4. Mapa Descripción del Proyecto. POB, C. (2016) concesionario Perimetral de Oriente de. Resumen ejecutivo. Estudio de Impacto Ambiental para la variante de la unidad 5.
- Toro Calderón, J., Martínez Prada, R., & Arrieta Loyo, G. (2013). Métodos de Evaluación de Impacto Ambiental en Colombia. *Revista De Investigación Agraria Y Ambiental*, 4(2), 43-53. <https://doi.org/10.22490/21456453.990>
- Díaz, M (2019) Los determinantes ambientales y su inclusión en el ordenamiento de municipios costeros en Colombia (The Environmental Determinants and Their Inclusion in the Territorial Ordination of the Coastal Municipalities in Columbia). Available at
SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3367561> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3367561>
- Ballesteros, I, Cardona, O, Ocampo, U y Vega, C (2019). Evolución de la matriz de riesgo en la contratación estatal frente a los contratos de infraestructura vial en Colombia. (en línea). Disponible en:

<http://repositorio.unilibrepereira.edu.co:8080/Viewer/index.jsp?file=123456789/1589/EVOLUCION%20EN%20LA%20MATRIZ%20DE%20RIESGO%20EN%20LA%20CONTRATACION.pdf>
- Roa Peña, J, Sabogal, E y Rubio, F (2017). Desarrollo de las etapas en la contratación de obras de infraestructura vial con entidades estatales (Tesis de pregrado) Universidad Cooperativa de Colombia, Villavicencio. Recuperado de <http://repository.ucc.edu.co/handle/ucc/6944>
- Rozo, E (2017). *Conflictos socio ambientales en los páramos de la sabana de Bogotá, estudios nacionales*. Bogotá DC. Asociación Ambiente y Sociedad
- Marín, A (22 sep 2018). Perimetral de oriente: la gente tenía la razón. *El Espectador*.

ANEXOS

Se presenta a continuación anexos que justifican parte de la información que se presenta en y se analiza en este documento.

1. Derecho de petición interpuesto por la estudiante ante la Perimetral Oriental de Bogotá y Respuesta a su Derecho de Petición de noviembre de 2019

Bogotá D.C., 5 de noviembre de 2019

Señores:
PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S.
Attn: ING. JUAN MANUEL MÉNDEZ PIRA
Representante Legal
Calle 93 No. 13-45 Piso 6
Ciudad



Fecha de Expedición: 05/11/2019 09:59 AM
Código: 000004
Número: 0.0103
Asunto: DERECHO DE PETICIÓN CON FINES ACADÉMICOS
Anexo: NO APLICA
Ejecutor: MARTHA GARCÍA PACHECO
REVISOR: MARTHA GARCÍA PACHECO

Ciudad

Asunto: Derecho De Petición Con Fines Académicos

CORDIAL SALUDO,

ROCÍO GARCÍA PACHECO, identificada con cédula de ciudadanía 38'993.810. Candidata a título de especialista en Gestión Territorial y Avalúes, de la Universidad Santo Tomás, en ejercicio del derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia de manera respetuosa y con fines netamente académicos, solicito a Ustedes me colaboren con la información relacionada con el estado actual de los precios requeridos en las 5 Unidades Funcionales que conforman el proyecto Perimetral del Oriente de Cundinamarca, incluyendo los procesos.

Agradezco la atención prestada

ROCÍO GARCÍA PACHECO
CEDULA: 38.993.810
DIRECCIÓN: CALLE 165 No. 54-48 casa 22
Rocio.garcia.2373@gmail.com
Celular: 3112277236

Bogotá D.C., Noviembre de 2019.

Señora
ROCIO GARCIA PACHECO
Calle 165 No. 54C – 45 Casa 22
Correo Electrónico: rociogarcia.2020@gmail.com
Celular: 3112277228

Referencia: Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 002 de 08 de septiembre de 2014 – Concesión Vial Comedor Perimetral de Cundinamarca.

Asunto: ~~Resolución~~ a su Derecho de Petición fechado el 5 de noviembre de 2019 y radicado bajo el número R-8103 el día 8/11/2019.

Cordial Saludo,

Nos permitimos dar respuesta a la petición del asunto en los siguientes términos:

1. La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, en coordinación con la sociedad PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S., en virtud del Contrato de Concesión No. 002 del 08 de septiembre de 2014, se encuentran ejecutando el Proyecto vial COMEDOR PERIMETRAL DE ORIENTE DE CUNDINAMARCA, lo anterior bajo el esquema de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada, celebrado de acuerdo con lo dispuesto en las Leyes 1508 de 2012, reglamentada por el Decreto 1487 de 2012, este último modificado por el Decreto 2043 de 2014, en concordancia con lo dispuesto por la Ley 1450 de 2011 y el documento integrante de dicha Ley "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 - Progreso para Todos" donde se determinó el esquema de Asociaciones Público Privadas, en virtud del cual se desarrollará el Proyecto en mención, como parte de la modernización de Infraestructura de Transporte en Colombia.

En virtud a la ejecución del Proyecto nos permitimos informar en cuadro adjunto el estatus gradual de las 5 Unidades Funcionales, detallando los hitos prediales objeto de revisión por parte la Interventoría.

Adicionalmente aclaramos que la información entregada con el presente documento puede ser utilizada exclusivamente por el solicitante y con fines académicos. No se



Perinetel Oriental de Bogotá
NIT: 9007611

Autoriza ningún otro uso, ni la divulgación en medios de comunicación o publicaciones diferentes del documento de grado de la Sra. Rocío García Pacheco.

Sin otro particular,

Antes de,



JUAN MANUEL MENDEZ I'BA
Representante legal

DORON YACOB SOROMIAS
Representante legal Suplente

Creece. Faltó con nuestro de seguimiento postal actualizado





CONSORCIO INTERVÍAS 4G <consorciointervias4g@gmail.com>

8:48 (hace 5 horas)

para rociogarcia.2373

Bogotá DC. 06 de noviembre de 2019.

Señora:

ROCÍO GARCÍA PACHECO

Correo electrónico: rociogarcia.2373@gmail.com

Ciudad

Apreciada señora García,

Acusamos recibo del Derecho de Petición por usted instaurado ante el CONSORCIO INTERVÍAS 4G, por medio del cual solicita le sea informado el avance de la Gestión Predial que a la fecha se ha ejecutado en virtud del Contrato de Concesión No. 002 de 2014.

Sobre el particular, nos permitimos informar que, a la fecha, la Gestión Predial ejecutada por parte de la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. para el Proyecto Perimetral del Oriente de Cundinamarca presenta el siguiente avance:

Unidad Funcional	N° predios requeridos	Registrado a favor de la ANI	% ADQUIRIDO
Unidad Funcional 1	33	30	90,91
Unidad Funcional 2	229	165	72,05
Unidad Funcional 3	229	149	65,07
Unidad Funcional 4	414	61	14,73
Unidad Funcional 5	476	20	4,20
Uf 5 Variante	107	0	-
TOTAL PREDIOS	1488	425	28,56

En los anteriores términos damos respuesta a su solicitud.

Un cordial saludo.

Eduardo Román González
Director de Interventoría
CONSORCIO INTERVÍAS 4G